Aus dem geographischen Institut der Schles. Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau.

# Die Verkehrsentwicklung in den Westsudeten und ihr Einfluß auf die Hauptindustrien dieses Gebietes.

Auszug

aus einer Schrift zur Erlangung der Doktorwürde bei der Hohen Philosophischen Fakultät der Schles. Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau

vorgelegt von

**Käthe Hoffmann.**

Promotion: Sonnabend, den 21. April 1923, mittags 12 Uhr, in der Aula Leopoldina.

Vortrag:
Die Stromoasen.

Breslau 1923.
Buchdruckerei „Merkur" (Emil Wurst), Breslau 1, Schmiedebrücke 33.

Berichterstatter: Professor Dr. Dietrich.
Rigorosum: 5. März 1923.

# Lebenslauf.

Am 14. Dezember 1895 wurde ich, Käthe Hoffmann, evangelischer Religion, als Tochter des Kaufmanns Paul Hoffmann zu Breslau geboren. Ich besuchte das Lyzeum von M. Klug, später die Studienanstalt der Augustaschule zu Breslau. Ostern 1916 bestand ich dort die Reifeprüfung. An dem Oberlyzeum der städtischen Cecilienschule legte ich Ostern 1918 die Lehramtsprüfung ab.

An den Universitäten Breslau und Freiburg i. Br. widmete ich mich mathematisch-naturwissenschaftlichen Studien.

Zu besonderem Dank bin ich meinem verehrten Lehrer Herrn Professor Dr. Dietrich verpflichtet, der mir die Anregung zu vorliegender Arbeit gab.



Gedruckt mit Genehmigung der Hohen Philosophischen Fakultät der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau.

Das ursprünglich geplante Ziel dieser Arbeit war eine Untersuchung des Austauschverkehrs zwischen Schlesien und Böhmen und seine Verteilung auf die einzelnen Uebergangsstraßen der Westsudeten. Der Mangel an spezialisiertem statistischem Material aber zwang zu einer Aenderung der Problemstellung, zumal sich mit Gewißheit ergab, daß an dem äußerst regen Handelsverkehr des westlichen Sudetengebietes der Uebergangsverkehr — auch vor 1914 — nur mit verhältnismäßig geringem Prozentsatze beteiligt gewesen ist. Weit bedeutender für das Wirtschaftsleben dieses Gebietes ist der Verkehr vom Gebirge nach dem Innern Schlesiens und umgekehrt; ihm galt daher die Hauptuntersuchung.

An eine geographische Charakteristik, die die Verkehrseignung des morphologisch und somit auch verkehrsgeographisch durchaus nicht einheitlichen Sudetenzuges untersucht, schließt sich eine eingehende Darstellung der geschichtlichen Entwicklung des Paßverkehrs.

Bis ins 16. Jahrhundert hinein wird das Gebiet der Westsudeten von Durchgangsverkehr mit dem Charakter des Welthandelsverkehrs aufgesucht. Eigene Handelstätigkeit wird lange durch die Siedlungsfeindlichkeit des dichten Grenzwaldes (Preseca) gehindert. Träger des Großhandelsverkehrs waren anfangs nur die Durchgangslandschaften des Ost- und Westflügels. Allmählich erst wurden durch die Kulturarbeit des Menschen neue Verkehrsmöglichkeiten im Zentrum der Sudeten geschaffen. Die Verlegung der allgemeinen Welthandelslage nach dem Westen nahm unseren Paßstraßen schließlich ihre Bedeutung als Weltverkehrsstraßen. Sie wurden nun zu Trägern des Grenzverkehrs mit nur geringer Reichweite herabgemindert. Die politische Trennung Schlesiens und Böhmens veranlaßte eine weitere Einschränkung des Uebergangsverkehrs. An seine Stelle trat in ständig wachsendem Maße der Handelsverkehr zwischen den mächtig aufblühenden Gebirgsindustrien und dem Agrarlande der schlesischen Ebene.

Der verhältnismäßig rasche Ausbau des Kunststraßen- und Eisenbahnnetzes ist ein deutlicher Beweis dieser Entwicklung.

Die enge Abhängigkeit von den orographischen Gegebenheiten tritt bei den Eisenbahnen noch schärfer hervor als bei den Kunststraßen, vermag sogar einen völligen Bedeutungswandel einzelner Straßenzüge hervorzurufen. Die Glatzer Straßen und die Zugangsstraßen zum Riesengebirge erwiesen sich als besonders typische Beispiele hierfür.

Eine der Arbeit beigefügte Karte veranschaulicht die Entwicklung der Städte des westlichen Sudetengebietes seit dem Bau der Eisenbahnen. Als Kreisflächen sind darauf die Einwohnerzahlen von 1840 (dem Zeitpunkt kurz vor dem Bau der Bahnen) und 1910 eingetragen. Deutlich läßt sich der gewaltige Einfluß der Eisenbahnen erkennen: hohe prozentuale Zunahme der Einwohnerzahlen bei den an günstiger Eisenbahnstraße gelegenen Orten, Stagnation in der Entwicklung bei den erst spät von der Bahn erreichten.

Ein kurzer geschichtlicher Ueberblick über die Hauptindustrien des Gebietes zeigt ihre Abhängigkeit von der Entwicklung des Verkehrs. Lange vor dem Bau von Eisenbahnen schon hatten sich zahlreiche Gewerbe im Gebirgslande angesiedelt. Erst der Anschluß an das Eisenbahnnetz aber veranlaßte einen bedeutenden Aufschwung, da nun erst die Beförderung von billiger Massenware im großen Umfange, somit also der Uebergang vom Kleinbetrieb zum mechanischen Fabriksystem ermöglicht wurde.

Bergwerks- und Steinbruchindustrie verdanken der Eisenbahn ihre Entwicklung zu Großindustrien. Die Förderungszahlen der niederschlesischen Steinkohlengruben lassen besonders deutlich den Einfluß der Verkehrsentwicklung erkennen. Die stärkste Produktionssteigerung folgt unmittelbar auf den Ausbau der Landstraßen am Ende des 18. Jahrhunderts und auf den Bau der Eisenbahn um die Mitte des vorigen Jahrhunderts.

Weniger offensichtlich, aber vielseitiger ist der Einfluß der Verkehrsverhältnisse auf die anderen schlesischen Industrien. Nicht nur Rohstoffbezug und Absatzverhältnisse stehen in engstem Zusammenhange damit, auch die Betriebsart ist fast stets durch die Verkehrslage bedingt. Für die Textilindustrie konnte besonders deutlich gezeigt werden, wie die Eisenbahn auch die Standortsverteilung zu beeinflussen vermochte. Statt des vorher fast gleichmäßig über das ganze Gebiet verteilten kleingewerblichen Betriebes bewirkte sie ein Zusammendrängen der mechanischen Fabriktätigkeit in den Tiefenzonen der Landschaft.

Die Glasindustrie des schlesischen Gebirges war bis zum Beginn des Eisenbahnzeitalters die bedeutendste der ganzen Provinz gewesen. Ihre verkehrsferne Lage aber hinderte ihre Entwicklung zum modernen Großbetriebe, die anderwärts durch günstigeren Bahnanschluß erleichtert wurde.